Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/8004

28. 09. 90

Sachgebiet 61

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung besonders schadstoffarmer Personenkraftwagen mit Dieselmotor

A. Zielsetzung

Personenkraftwagen mit Dieselmotor werden wieder in die steuerliche Förderung einbezogen. Durch die Bindung an strenge Grenzwerte, insbesondere für Partikelemissionen, soll ein Anreiz gegeben werden, sich auch bei diesen Fahrzeugen für die beste verfügbare Technologie zur Schadstoffminderung zu entscheiden.

B. Lösung

Personenkraftwagen mit Dieselmotor, die die Abgasgrenzwerte der Anlage XXIII zur StVZO (US-Norm) erfüllen und einen den kalifornischen Grenzwerten angenäherten Partikelgrenzwert von 0,08 g/km einhalten, werden zeitlich begrenzt von der Kraftfahrzeugsteuer befreit.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Bund und Gemeinden entstehen durch das Gesetz keine Kosten. Die Steuerausfälle wegen der Förderung besonders schadstoffarmer Personenkraftwagen mit Dieselmotor belasten die Länderhaushalte mit Einnahmeausfällen bei der Kraftfahrzeugsteuer von insgesamt etwa 40 Mio. DM, verteilt auf die Haushaltsjahre 1990—1993.

Im privaten Bereich wirkt die Maßnahme tendenziell kostensenkend. Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau werden nicht erwartet.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
121 (43) — 522 16 — Kr 49/90

Bonn, den 28. September 1990

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung besonders schadstoffarmer Personenkraftwagen mit Dieselmotor mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister der Finanzen.

Der Bundesrat hat in seiner 619. Sitzung am 21. September 1990 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Kohl

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung besonders schadstoffarmer Personenkraftwagen mit Dieselmotor

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

§ 3e des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Februar 1979 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 25. Juni 1990 (BGBl. II S. 518), wird wie folgt geändert:

1. Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.
2. Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor, die in der Zeit vom 1. Januar 1990 bis zum 31. Juli 1992 erstmals zum Verkehr zugelassen worden sind und die den Vorschriften der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder bei weniger als 1 400 Kubikzentimetern Hubraum den durch die Richtlinie 89/458/EWG (ABl. EG Nr. L 226, S. 1) geänderten Vorschriften des Anhanges I der Richtlinie 70/220/EWG entsprechen und außerdem einen gemäß den Vorschriften der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ermittelten Partikelgrenzwert von 0,08 g/km einhalten, werden ab 1. September 1990 oder ab dem späteren Tag der ersten Zulassung zeitlich befristet von der Steuer befreit. Die Steuerbefreiung endet unabhängig von einer vorübergehenden Stillegung für Personenkraftwagen mit Hubraum

	bis	1 000 ccm nach	1 Jahr 10 Monaten,
über 1 000	bis zu	1 100 ccm nach	1 Jahr 8 Monaten,
über 1 100	bis zu	1 200 ccm nach	1 Jahr 7 Monaten,
über 1 200	bis zu	1 300 ccm nach	1 Jahr 5 Monaten,
über 1 300	bis zu	1 400 ccm nach	1 Jahr 4 Monaten,
über 1 400	bis zu	1 500 ccm nach	1 Jahr 3 Monaten,
über 1 500	bis zu	1 600 ccm nach	1 Jahr 2 Monaten,
über 1 600	bis zu	1 700 ccm nach	1 Jahr 1 Monaten,
über 1 700	bis zu	1 900 ccm nach	1 Jahr,
über 1 900	bis zu	2 100 ccm nach	11 Monaten,
über 2 100	bis zu	2 400 ccm nach	10 Monaten,
über 2 400	bis zu	2 700 ccm nach	9 Monaten,
über 2 700	bis zu	3 100 ccm nach	8 Monaten,
über 3 100	bis zu	3 600 ccm nach	7 Monaten,
über 3 600		ccm nach	6 Monaten."

Artikel 2

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

1. Schadstoffarme Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor (Diesel) werden ab 1. Januar 1989 nicht mehr in besonderer Weise gefördert. Der Deutsche Bundestag hat sich in seiner Entschließung vom 14. November 1989 dafür ausgesprochen, Personenkraftwagen mit Dieselmotor wieder in die steuerliche Förderung einzubeziehen. Die Förderung sollte so ausgestaltet werden, daß ein Anreiz gegeben wird, sich auch bei diesen Fahrzeugen für die beste verfügbare Technologie zur Schadstoffminderung zu entscheiden. Auch der Bundesrat hält es für erforderlich, schadstoffarme Diesel-Pkw in die steuerliche Förderung einzubeziehen, wenn sie bei den Partikelemissionen den sog. kalifornischen Grenzwert annähernd erreichen (BR-Drucksache 440/89 — Beschluß).

   Mit der vorgesehenen Förderung durch zeitlich befristete Steuerbefreiung sollen Personenkraftwagen mit Dieselmotor begünstigt werden, die bei gasförmigen Schadstoffen die Anforderungen der Anlage XXIII zur StVZO oder vergleichbarer EG-Normen erfüllen und bei Partikeln einen Grenzwert von 0,08 g/km (gemessen nach Anlage XXIII zur StVZO) einhalten. Dies ist deutlich weniger als nach der US-Norm (etwa 0,124 g/km) und nähert sich weitgehend der sog. kalifornischen Norm (etwa 0,05 g/km).

   Die Maßnahmen zur Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen mit Vergasermotor laufen zum 31. Juli 1991 aus. Um bei Personenkraftwagen mit Dieselmotor noch ausreichend Raum zu geben, eine größere Zahl von Fahrzeugen mit modernster Abgasreinigungstechnik marktreif zu entwickeln, anzubieten und zu erwerben, muß der Förderungszeitraum um ein Jahr bis zum 31. Juli 1992 verlängert werden. Da auch für Fahrzeuge mit hubraumstärkeren Motoren besondere Aufwendungen zur Senkung des Partikelausstoßes erforderlich sind, werden sie in die steuerliche Förderung einbezogen. Auf der Grundlage des für nicht schadstoffarme Diesel-Pkw geltenden Steuersatzes von 30,— DM/100 ccm Hubraum entspricht der Wert der Förderung etwa 550,— DM. Ein Personenkraftwagen mit Dieselmotor mit durchschnittlichem Hubraum (1,7—1,9 l) wird damit für ein Jahr von der Steuer befreit.

2. Die Haushalte der Länder werden dadurch belastet, daß etwa 70 000 besonders schadstoffarme Personenkraftwagen mit Dieselmotor zusätzlich in die Steuerbefreiung einbezogen werden. Die Einnahmeausfälle von voraussichtlich 38,5 Mio. DM verteilen sich auf die Haushaltsjahre 1990—1994 (1990: 1 Mio. DM, 1991: 11 Mio. DM, 1992: 19 Mio. DM, 1993: 7 Mio. DM, 1994: 0,5 Mio. DM). Sie liegen noch in dem bei Einführung der Förderung schadstoffarmer Pkw angenommenen mehrjährigen Schätzrahmen, so daß Steuererhöhungen zum Ausgleich der Mindereinnahmen nicht geboten sind.

3. Die Maßnahme soll Angebot und Nachfrage nach besonders schadstoffarmen Personenkraftwagen mit Dieselmotor anregen und dürfte sich damit über den vermehrten Absatz bei diesen Fahrzeugen kostensenkend und somit auch tendenziell preisstabilisierend auswirken. Die Auswirkungen lassen sich im einzelnen nicht quantifizieren. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau werden daher und insbesondere wegen der zeitlichen Verteilung der Vergünstigung nicht erwartet.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)

Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor (Diesel) werden wieder in die unmittelbare steuerliche Förderung einbezogen, soweit sie besonders schadstoffarm sind. Bei den gasförmigen Schadstoffen müssen die Grenzwerte der Anlage XXIII zur StVZO (etwa US-Norm) oder die vergleichbar strengen Grenzwerte der EG-Richtlinien eingehalten werden. Bei den Partikelwerten wird ein Wert von 0,08 g/km vorgegeben. Die Werte der US-Norm (etwa 0,124 g/km) können im Bereich der Klein- und Mittelklassewagen bereits jetzt von den meisten neueren Fahrzeugtypen eingehalten werden, so daß dieser Wert kaum noch Anreize für technische Weiterentwicklungen böte. Der vorgesehene Wert nähert sich vielmehr dem sog. kalifornischen Grenzwert (0,05 g/km), der zur Zeit lediglich von Versuchsmodellen erreicht wird.

Der Wert von 0,08 g/km ist strenger als die bisher in Richtlinienentwürfen der EG-Kommission vorgeschlagenen Werte. Dabei handelt es sich jedoch um Mindestwerte für alle Fahrzeuge, während mit der vorgesehenen Förderung besonders niedrige Werte angestrebt werden. Es ist dennoch nicht auszuschließen, daß der an umweltpolitischen Zielvorstellungen orientierte Grenzwert von 0,08 g/km in einzelnen Mitgliedstaaten der EG auf Bedenken stößt. Angesichts der nur kurzen Dauer der Förderungsmaßnahme und angesichts der Notwendigkeit, auch im Bereich der Diesel-Personenkraftwagen weitere Anreize zur Verminderung von Schadstoffemissionen zu geben, ist die vorgesehene Förderung jedoch erforderlich und vertretbar.

Die Förderung ist auf Erstzulassungen in der Zeit vom 1. Januar 1990 bis zum 31. Juli 1992 begrenzt. Die Rückwirkung entspricht der Entschließung des Deutschen Bundestages. Der Förderzeitraum ist geringfü-

gig länger als der Förderzeitraum für Personenkraftwagen mit Benzinmotor. Dies ist jedoch im Hinblick auf die erst später eintretende Anreizwirkung der neuen Maßnahmen sachgerecht, um die Herstellerfirmen zu veranlassen, förderungswürdige Modelle noch in größerer Zahl auf den Markt zu bringen. Ein Zeitraum von knapp zwei Jahren erscheint dafür ausreichend, aber auch notwendig.

Die Dauer der Steuerbefreiung ergibt sich aus einem Grundbetrag von 550,— DM, der bei einem Steuersatz von 30,— DM/100 ccm zu einem nach Hubraumgröße gestaffelten Wert führt. Bei Fahrzeugen mit mehr als 3 700 ccm Hubraum wird aus Vereinfachungsgründen keine weitere Differenzierung mehr vorgenommen.

Nach Ablauf der Steuerbefreiung werden die Fahrzeuge mit dem ermäßigten Steuersatz von 21,60 DM/100 ccm Hubraum besteuert.

Aus verwaltungstechnischen Gründen und um die Haushaltsbelastungen nicht rückwirkend eintreten zu lassen, soll die Steuerbefreiung auch bei bereits zugelassenen Fahrzeugen frühestens zum 1. September 1990 einsetzen. Der Förderungsumfang wird dadurch nicht beeinflußt.

Zu Artikel 2 (Berlin-Klausel)

Der Artikel enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Das Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. **Zu Artikel 1 Nr. 2** (§ 3e Abs. 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz)

   a) In Artikel 1 Nr. 2 wird in § 3e Abs. 2 Satz 1 das Datum „1. Januar 1990" durch das Datum „1. Januar 1989" ersetzt.

   b) In Artikel 1 Nr. 2 werden in § 3e Abs. 2 nach Satz 1 folgende Sätze eingefügt:

   „Die Steuer ist in den Fällen der rückwirkenden Gewährung der Steuerbefreiung für denjenigen Halter neu festzusetzen, für den das Fahrzeug am 1. September 1990 zugelassen ist oder, sofern das Fahrzeug am 1. September 1990 stillgelegt war, für den das Fahrzeug danach als ersten wieder zugelassen wird. Eine Neufestsetzung für frühere Halter des Fahrzeugs unterbleibt."

   Begründung:

   Die in § 3e Abs. 2 vorgesehene Stichtagsregelung (Erstzulassung ab 1. Januar 1990) hinsichtlich der steuerlichen Förderung ist unbefriedigend, da umweltorientierte Fahrzeughalter, die bereits im Jahr 1989 besonders schadstoffarme Diesel-Pkw erworben haben, hiernach von der befristeten Steuerbefreiung ausgeschlossen sind. Es erscheint deshalb sachgerecht, die neue Förderung nahtlos an die zum 31. Dezember 1988 ausgelaufene Förderung anzuschließen. Aus Vereinfachungsgründen muß eine Berichtigung der Steuerfestsetzung für frühere Halter des Fahrzeugs unterbleiben, weil der damit verbundene Verwaltungsaufwand unvertretbar hoch wäre.

   c) In Artikel 1 Nr. 2 werden in § 3e Abs. 2 Satz 1 die Worte „oder bei weniger als 1 400 Kubikzentimetern Hubraum den durch die Richtlinie 89/458/EWG (ABl. EG Nr. L 226, S. 1) geänderten Vorschriften des Anhanges I der Richtlinie 70/220/EWG" gestrichen.

   Begründung:

   Der Bundesrat hat die Bundesregierung mit Beschluß vom 20. Oktober 1989 — BR-Drs. 440/89 (Beschluß) — gebeten, ein Förderkonzept für Diesel-Pkw zu erarbeiten, das die Werte der Anlage XXIII zur StVZO bezüglich der gasförmigen Schadstoffe zugrundelegt. Die mit dem Gesetzentwurf jetzt beabsichtigte Einbeziehung der Kleinwagenrichtlinie widerspricht diesem Beschluß. Der gleiche Fehler, der der Änderung des Förderkonzepts für Pkw mit Otto-Motoren (BR-Drs. 518/90) anhaftet, wird auch bei der Förderung besonders schadstoffarmer Pkw mit Dieselmotoren begangen.

   Dieselmotoren können systembedingt wesentlich einfacher die Grenzwerte für gasförmige Schadstoffe der Anlage XXIII zur StVZO einhalten — und tun dies in aller Regel bereits — als Otto-Motoren. Es ist daher unverständlich, aus welchem Grund auf weniger scharfe EG-Grenzwerte bei den gasförmigen Emissionen abgestellt wird. Die Bundesregierung ist aufgefordert, mit Nachdruck bei der EG darauf hinzuwirken, daß auch für Dieselfahrzeuge die Grenzwerte für gasförmige Schadstoffemissionen der Anlage XXIII zur StVZO obligatorisch werden.

   Statt einer Abschwächung des Förderkonzepts ist vielmehr die Bundesregierung aufgefordert, sich weiterhin für die obligatorische Einführung der US-Grenzwerte bei der EG einzusetzen. Die Realität zeigt, daß das Argument der mangelnden Verfügbarkeit dieser berechtigten Forderung nicht mehr entgegengesetzt werden kann.

2. **Zu Artikel 1 Nr. 3 — neu —** (§ 3e Abs. 3 — neu — Kraftfahrzeugsteuergesetz)

   In Artikel 1 wird nach Nummer 2 folgende neue Nummer 3 eingefügt:

   „3. Folgender Absatz 3 wird angefügt:

   ‚(3) Absatz 2 gilt sinngemäß, wenn Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor nachträglich technisch entsprechend verbessert worden sind. Voraussetzung ist, daß die nachträgliche technische Verbesserung in der Zeit vom 1. Januar 1989 bis zum 31. Juli 1992 durchgeführt worden ist.' "

   Begründung:

   Der Wortlaut des § 3e Abs. 2 läßt nicht eindeutig erkennen, ob auch nachträgliche Umrüstungsmaßnahmen begünstigt sind. Aus umwelt- und steuerpolitischer Sicht ist es jedoch sachgerecht, die befristete Steuerbefreiung auch in den Fällen zu gewähren, in denen die maßgebenden Abgasvorschriften bzw. der Partikelgrenzwert durch nachträgliche Umrüstungsmaßnahmen eingehalten werden. Entsprechende Umrüstungskonzepte werden bereits seit 1989 auf dem Markt angeboten.

3. **Zu Artikel 1 allgemein**

   Mit Blick auf die erforderliche Notifizierung durch die Europäischen Gemeinschaften weist der Bundesrat schon jetzt vorsorglich darauf hin, daß er die steuerliche Förderung von Diesel-Pkw mit höheren

Grenzwerten als im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehen nicht für sinnvoll hält. Sollten sich die vorgesehenen Grenzwerte als nicht vereinbar mit dem EG-Recht erweisen, muß auf die steuerliche Förderung von Diesel-Pkw ganz verzichtet werden.

4. **Zum Gesetzentwurf im ganzen**

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im Rahmen der Einführung der kraftfahrzeugsteuerlichen Förderung für besonders schadstoffarme Diesel-Pkw auch zu prüfen, inwieweit die Förderung für schadstoffarme, mit geregeltem Katalysator ausgerüstete Neufahrzeuge mit Otto-Motor den Förderungszeiträumen für besonders schadstoffarme Diesel-Pkw angepaßt werden muß. Sachgerecht erscheint es, nach Ablauf der derzeitigen Regelung mit einer Steuerbefreiung im Wert von 1 100 DM am 31. Juli 1991 eine um 50 Prozent (entsprechend 550 DM) reduzierte Förderung zeitlich parallel zur Förderung schadstoffarmer Diesel-Pkw laufen zu lassen.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates (zur BR-Drucksache 558/90 — Beschluß)

Zu 1 a und b (Artikel 1 Nr. 2 [§ 3e Abs. 2])

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlägen zu.

Zu 1 c (Artikel 1 Nr. 2 [§ 3e Abs. 2])

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu. Nach ihrer Auffassung ergibt sich aus EG-Recht die Notwendigkeit, auch Kleinwagen in die Förderung einzubeziehen, die nur die Richtlinienwerte 89/458/EWG bei den gasförmigen Emissionen einhalten.

Zu 2 (Artikel 3 — neu — [§ 3e Abs. 3 — neu —])

Die Bundesregierung hält die Ergänzung für überflüssig. Das Gesetz schreibt nicht vor, auf welche Weise die Fördervoraussetzungen erfüllt werden müssen.

Zu 3 (Zu Artikel 1 allgemein)

Die Bundesregierung nimmt die Stellungnahme des Bundesrates zur Kenntnis.

Zu 4 (Zum Gesetzentwurf im ganzen)

Die Bundesregierung hat den Vorschlag geprüft. Sie hat gegen die vom Bundesrat vorgeschlagene Verlängerung einer kraftfahrzeugsteuerlichen Förderung schadstoffarmer, mit geregeltem Katalysator ausgerüsteter Neufahrzeuge mit Otto-Motor über den 31. Juli 1991 mit reduzierten Beträgen keine Einwendungen.

Auswirkungen auf Preise und Kosten:

Im privaten Bereich wirken sich die Maßnahmen, denen die Bundesregierung zustimmt (u. a. Verlängerung der Fördermaßnahmen), kostensenkend aus. Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau werden aber nicht erwartet.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon 02 28/36 35 51, Telefax 02 28/36 12 75
ISSN 0722-8333